Deutscher Bundestag
10. Wahlperiode

Drucksache 10/1039

23. 02. 84

Sachgebiet 931

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/967 —

Bundesbahnstrecke Bielefeld–Halle–Osnabrück (Haller Willem)

Der Bundesminister für Verkehr – E 15/32.30.05/27 Vm 84 – hat mit Schreiben vom 22. Februar 1984 im Namen der Bundesregierung die Kleine Anfrage im Benehmen mit der Deutschen Bundesbahn (DB) wie folgt beantwortet:

1. Wie hoch ist die Zahl der Zugreisenden pro Woche, die auf der Strecke Bielefeld–Osnabrück in den Streckenabschnitten

   a) Bielefeld–Halle,
   b) Halle–Dissen–Bad Rothenfelde,
   c) Bad Rothenfelde–Osnabrück

   nach den letzten Erhebungen gezählt wurden?

Die Zahl der Zugreisenden pro Woche (beide Richtungen zusammen) beträgt nach den statistischen Unterlagen der DB [Verkehrszählung 1983, Angaben in Reisendenkilometer je km Betriebslänge (Rkm/kmBL)] in den Streckenabschnitten

a) und b) Bielefeld–Halle–Dissen–Bad Rothenfelde
5539 Rkm/kmBL,

c) Dissen–Bad Rothenfelde–Osnabrück
1370 Rkm/kmBL.

Für den Streckenabschnitt Bielefeld–Dissen–Bad Rothenfelde liegen laut Statistik keine nach Abschnitten getrennten Zahlen vor.

2. Wie viele der Reisenden zu Frage 1 entfallen dabei auf Samstage und Sonntage auf den genannten Streckenabschnitten?

Auf Samstage und Sonntage entfallen in den Streckenabschnitten

a) und b) Bielefeld–Halle–Dissen–Bad Rothenfelde:
samstags – 334 Rkm/kmBL,
sonntags wird der öffentliche Personennahverkehr ausschließlich mit Bussen bedient,

c) Dissen–Bad Rothenfelde–Osnabrück:
An Samstagen und Sonntagen wird der öffentliche Personennahverkehr ausschließlich mit Bussen bedient.

3. Wieviel Bahnbusse verkehren zur Zeit täglich zwischen Osnabrück und Dissen–Bad Rothenfelde
a) montags bis freitags,
b) samstags,
c) sonntags?

Zwischen Osnabrück und Dissen–Bad Rothenfelde verkehren z. Z. täglich über die B 68

a) montags bis freitags	24	Busse,
b) samtags	22	Busse,
c) sonntags	10	Busse.

In der gleichen Relation jedoch über Iburg verkehren

a) montags bis freitags	10	Busse,
b) samstags	6	Busse,
c) sonntags	7	Busse.

4. Wie hoch ist die Zahl der Reisenden pro Tag, die auf dem Streckenabschnitt Osnabrück–Dissen–Bad Rothenfelde
a) montags bis freitags,
b) samstags,
c) sonntags
mit dem Bahnbus fahren?

Die Linie Osnabrück–Dissen–Bad Rothenfelde ist in den Gemeinschaftsverkehr der Stadtwerke, DB/Post und zweier Privatfirmen (Kraftverkehr Osnabrück Süd) eingegliedert. Der DB liegen keine getrennten, auf den Bahnbus bezogenen Angaben vor. Hierzu wären gesonderte Verkehrserhebungen erforderlich.

5. Wieviel Bahnbusse verkehren zur Zeit täglich zwischen Dissen –Bad Rothenfelde und Bielefeld
   a) montags bis freitags,
   b) samstags,
   c) sonntags?

Zwischen Dissen–Bad Rothenfelde und Bielefeld verkehren z. Z. täglich

a) montags bis freitags 8 Busse,
b) samstags 9 Busse,
c) sonntags 15 Busse.

6. Wie hoch ist die Zahl der Reisenden pro Tag, die auf dem Streckenabschnitt Dissen–Bad Rothenfelde–Bielefeld
   a) montags bis freitags,
   b) samstags,
   c) sonntags
   mit dem Bahnbus fahren?

Diese Linie gehört zur Verkehrsgemeinschaft Ostwestfalen-Lippe. Linienbezogene Daten liegen der DB nicht vor (siehe auch Antwort zu Frage 4).

7. Wie hoch waren die Gesamterlöse aller verkauften Fahrtausweise, die in den Jahren 1982 bzw. 1983 an den Fahrkartenausgaben und Fahrkartenautomaten
   a) der Bahnhöfe und Haltepunkte Sutthausen, Oesede, Kloster Oesede, Wellendorf und Hilter,
   b) der Bahnhöfe und Haltepunkte Dissen–Bad Rothenfelde, Westbarthausen, Borgholzhausen, Hesseln, Halle, Künsebeck, Steinhagen und Quelle
   verkauft wurden?

Die Erlöse aller verkauften Fahrkarten betrugen 1982 in

a) — Sutthausen: als Tarifpunkt aufgehoben,
   — Oesede: – 148 TDM,
   — Kloster Oesede: unbesetzt,
   — Wellendorf: – 35 TDM,
   — Hiller: unbesetzt.

b) — Dissen – Bad Rothenfelde: – 498 TDM
   — Westbarthausen: unbesetzt,
   — Borgholzhausen: – 119 TDM,
   — Hesseln: – 19 TDM,
   — Halle: – 642 TDM,
   — Künsebeck: – 235 TDM,
   — Steinhagen: – 264 TDM,
   — Quelle: – 47 TDM.

Endgültige Angaben für 1983 liegen der DB noch nicht vor.

8. Wie hoch waren die jeweiligen Anteile an den Erlösen zu Frage 7 a) und b), die auf Fahrtausweise mit einer Entfernung von über 50 km entfallen?

Statistische Angaben über eine Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen oder Fahrausweise nach Nah- und Fernverkehr liegen der DB nicht vor.

9. Wie hoch waren die Erlöse der in den Bahnbussen verkauften Fahrtausweise in den Jahren 1982 bzw. 1983 auf den Streckenabschnitten
   a) Bielefeld–Halle,
   b) Halle–Dissen–Bad Rothenfelde,
   c) Dissen–Bad Rothenfelde–Osnabrück?

Linienbezogene Daten liegen der DB nicht vor (siehe auch Antwort zu Frage 4 und 6).

10. Wie hoch sind die jährlichen Kosten ohne Wegekosten
    a) für den Bahnbusverkehr,
    b) für den Güterzugbetrieb,
    c) für den Reisezugbetrieb
    auf den Streckenabschnitten Bielefeld–Dissen–Bad Rothenfelde und Dissen–Bad Rothenfelde–Osnabrück?

Die jährlichen Kosten ohne Wegekosten betragen

a) für den Bahnbusverkehr
   — Bielefeld–Dissen–Bad Rothenfelde: rd. 411 TDM,
   — Dissen–Bad Rothenfelde–Osnabrück: rd. 265 TDM,

b) für den Güterzugbetrieb
   — Bielefeld–Dissen–Bad Rothenfelde: rd. 996 TDM,
   — Dissen–Bad Rothenfelde–Osnabrück: rd. 367 TDM,

c) für den Reisezugbetrieb
   — Bielefeld–Dissen–Bad Rothenfelde: rd. 5000 TDM,
   — Dissen–Bad Rothenfelde–Osnabrück: rd. 850 TDM.

11. Wieviel Bahnbusse verlassen die Bahnhöfe Osnabrück, Dissen –Bad Rothenfelde und Halle in Richtung Bielefeld
    a) montags bis freitags,
    b) samstags
    0 bis 10 Minuten vor oder nach Abfahrt eines entsprechenden Parallelzuges?

Es verlassen in Richtung Bielefeld

a) Bahnhof Osnabrück–O Bahnbusse,
   Bahnhof Dissen–Bad Rothenfelde–O Bahnbusse,
   Bahnhof Halle–O Bahnbusse,

b) Bahnhof Osnabrück–O Bahnbusse,
   Bahnhof Dissen–Bad Rothenfelde–1 Bahnbus,
   Bahnhof Halle–O Bahnbusse

null bis zehn Minuten vor oder nach Abfahrt eines entsprechenden Parallelzuges.

12. Wieviel Bahnbusse verlassen die Bahnhöfe Halle und Dissen–Bad Rothenfelde in Richtung Osnabrück
    a) montags bis freitags
    b) samstags,
    0 bis 10 Minuten vor oder nach Abfahrt eines entsprechenden Parallelzuges?

Es verlassen in Richtung Osnabrück

a) Bahnhof Halle–O Bahnbusse,
   Bahnhof Dissen–Bad Rothenfelde–1 Bahnbus,

b) Bahnhof Halle–O Bahnbusse,
   Bahnhof Dissen–Bad Rothenfelde–O Bahnbusse

null bis zehn Minuten vor oder nach Abfahrt eines entsprechenden Parallelzuges.

13. Welche Reisezeit beansprucht der Bahnbus mit der jeweils kürzesten bzw. längsten Reisezeit und der Reisezug andererseits für die Strecke
    a) Bielefeld–Halle–Osnabrück,
    b) Bielefeld–Dissen–Bad Rothenfelde,
    c) Dissen–Bad Rothenfelde–Osnabrück?

Die kürzesten bzw. längsten Reisezeiten betragen

a) für die Strecke Bielefeld–Halle–Osnabrück
   — Bahnbus 1 Std. 47 Min. bzw. 1 Std. 57 Min.,
   — Zug 1 Std. 22 Min. bzw. 1 Std. 30 Min.,

b) für die Strecke Bielefeld–Dissen–Bad Rothenfelde
   — Bahnbus 53 Min. bzw. 1 Std. 07 Min.,
   — Zug 44 Min. bzw. 1 Std. 07 Min.,

c) für die Strecke Dissen–Bad Rothenfelde–Osnabrück
   — Bahnbus 41 Min. bzw. 59 Min.,
   — Zug 35 Min. bzw. 38 Min.

14. Wieviel Züge sind auf den Streckenabschnitten Bielefeld–Halle, Halle–Dissen–Bad Rothenfelde und Dissen–Bad Rothenfelde–Osnabrück an Werktagen außer samstags
    a) mit mehr als 60 Reisenden,
    b) mit mehr als 100 Reisenden,
    c) mit mehr als 150 Reisenden
    besetzt?

Es sind auf den Streckenabschnitten

— Bielefeld–Halle
   a) mit mehr als 60 R – 8 Züge,
   b) mit mehr als 100 R – 1 Zug,
   c) mit mehr als 150 R – 0 Züge,

— Halle–Dissen–Bad Rothenfelde
   a) mit mehr als 60 R – 2 Züge,
   b) mit mehr als 100 R – 0 Züge,
   c) mit mehr als 150 R – 0 Züge,

— Dissen–Bad Rothenfelde–Osnabrück
  a) mit mehr als 60 R – 0 Züge,
  b) mit mehr als 100 R – 0 Züge,
  c) mit mehr als 150 R – 0 Züge,

besetzt. (R = Reisende).

15. Wie hoch ist die Zahl der Reisenden in dem Zug mit der höchsten Reisendenfrequenz in den Streckenabschnitten
  a) Bielefeld–Halle,
  b) Halle–Dissen–Bad Rothenfelde,
  c) Dissen–Bad Rothenfelde–Osnabrück?

Die Zahl der Reisenden in dem Zug mit der höchsten Reisendenfrequenz beträgt in den Abschnitten

a) Bielefeld–Halle: 123 Reisende,
b) Halle–Bad Rothenfelde: 78 Reisende,
c) Dissen–Bad Rothenfelde–Osnabrück: 39 Reisende.

16. Was kostet ein normaler Fahrtausweis für eine einfache Fahrt von Bielefeld nach Osnabrück
  a) über Halle,
  b) über Lohne?

Ein normaler Fahrausweis für einfache Fahrt von Bielefeld nach Osnabrück kostet

a) über Halle 10 DM,
b) über Lohne 10 DM.

Beide Fahrmöglichkeiten liegen in der gleichen Raumbegrenzung.

17. Ist auf der Strecke Bielefeld–Halle–Osnabrück ein lokbespannter Reisezugbetrieb aufgrund des Reisendenaufkommens notwendig, und wenn nein, warum werden keine kostengünstigeren Triebwagen eingesetzt?

Auf der Strecke Bielefeld–Halle–Osnabrück werden bereits teilweise Triebwagenzüge eingesetzt.

18. Welche Bemühungen hat die Deutsche Bundesbahn unternommen – insbesondere hinsichtlich dezentraler, streckenbezogener Werbung –, um das enorm hohe Pendleraufkommen des an der Bundesbahnstrecke liegenden Einzugsbereiches in Richtung Bielefeld von der Straße (B 68) auf die Schiene zu verlagern?

Die dezentrale Werbung für die Bahnangebote schließt die Werbung auch für die Strecke 202 mit ein. Hierbei handelt es sich u. a. um folgende Maßnahmen:

— die Fahrplanhefte „Bielefeld" und „Osnabrück" führen alle Verbindungen der Strecke 202 auf,
— die „Neue Westfälische" z.B. gibt für ihre Leser jeweils zum Fahrplanwechsel eine Abfahrttafel als Sonderbeilage heraus,
— auf das günstigste Zugangebot der Kursbuchstrecke 202 macht die örtliche Presse aufmerksam,
— Anzeigen der Generalvertretung Bielefeld,
— Werbeveranstaltungen, „Haus der offenen Tür",
— Öffentlichkeitsarbeit durch die Kundenberater bei ihren Kundenbesuchen und Werbevorträgen.

Allerdings werden die Buslinien wegen der bestehenden Vorteile ortsnaher Verbindungen mit vermehrten Haltestellen und kurzen Wegezeiten von/zu den Haltestellen besser angenommen als die Schiene.

19. Wie hoch sind das durchschnittliche Aufkommen und die durchschnittlichen Erlöse pro Monat im Güterverkehr auf den Streckenabschnitten
a) Bielefeld–Halle,
b) Halle–Dissen–Bad Rothenfelde,
c) Dissen–Bad Rothenfelde–Osnabrück?

Das durchschnittliche Jahresaufkommen im Güterverkehr und die durchschnittlichen Erlöse pro Monat betrugen im Jahr 1982

a) Bielefeld (ausschließlich)–Halle:
Aufkommen: 48615 T pro Jahr. Erlöse: 161 TDM pro Monat,

b) Halle–Dissen = Bad Rothenfelde (ausschließlich):
Aufkommen: 11229 T pro Jahr. Erlöse: 12 TDM pro Monat,

c) Dissen–Bad Rothenfelde–Osnabrück (ausschließlich):
Aufkommen: 74671 T pro Jahr. Erlöse: 233 TDM pro Monat.

20. Infolge der geplanten Einstellung des Reisezugbetriebes zwischen Dissen–Bad Rothenfelde und Hörne wird eine Gradientenanhebung der Eisenbahntrasse für den Güterverkehr erwogen (Drucksache 10/273).
Wie hoch wären die Kosten für diese Maßnahme?

Eine ursprüngliche Planung für den Straßenneubau der A 33 sah eine Unterführung der Bahnstrecke zwischen Dissen und Hilter in km 26,7 in Trogbauweise vor, die sich wegen des hohen Grundwasserspiegels als sehr kostenaufwendig erwies.

Eine neue Planung sieht nunmehr vor, die Bahn auf 650 m Länge bis zu 3 m anzuheben, um die Kosten für das Unterführungsbauwerk der A 33 zu senken. In diesem Zusammenhang wird eine neue Eisenbahnbrücke von rd. 80 m Länge geplant. Die kreuzungsbedingten Kosten werden z.Z. ermittelt.

21. Wie hoch ist die Summe für Investitionen, die in den vergangenen fünf Jahren für Oberbau, Bahnhöfe und sonstige feste Anlagen in den Streckenabschnitten
    a) Brackwede–Halle,
    b) Halle–Dissen–Bad Rothenfelde,
    c) Dissen–Bad Rothenfelde–Hörne
    getätigt wurden?

In den vergangenen fünf Jahren wurden – neben den Ausgaben für die laufende Unterhaltung – folgende Investitionen getätigt:

a) Brackwede–Halle: 1979 bis 1983 – 465,5 TDM,
b) Halle–Dissen–Bad Rothenfelde: 1979 bis 1983 – 265,5 TDM,
c) Dissen–Bad Rothenfelde–Osnabrück: Keine Investitionen.

22. Welche größeren Investitionen mit welchem Kostenaufwand werden im Streckenabschnitt Brackwede–Dissen–Bad Rothenfelde für Oberbau, Bahnhöfe und sonstige feste Anlagen
    a) in den nächsten Jahren notwendig,
    b) in diesem Jahr getätigt?

An größeren Investitionen stehen im Streckenabschnitt Brackwede–Dissen–Bad Rothenfelde an

a) 1985 bis 1989: rd. 1,3 Mio. DM,
b) 1984: rd. 100 TDM.

23. Wie hoch sind die jährlichen Kosten der Schieneninfrastruktur (Wegekosten) für die Strecke Brackwede–Hörne bzw. die Streckenabschnitte
    a) Brackwede–Halle,
    b) Halle–Dissen–Bad Rothenfelde,
    c) Dissen–Bad Rothenfelde–Hörne?

Die jährlichen Kosten der Schieneninfrastruktur betragen für die Streckenabschnitte

a) Brackwede–Halle	rd. 2,2 Mio. DM/Jahr,
b) Halle–Dissen–Bad Rothenfelde (ausschließlich)	rd. 0,7 Mio. DM/Jahr,
c) Dissen–Bad Rothenfelde (einschließlich) – Osnabrück–Hörne	rd. 2,2 Mio. DM/Jahr.

24. Ist für die Strecke Bielefeld–Halle–Osnabrück oder für Teilstrecken
    a) die dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes,
    b) die dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes geplant?

Auf dem Streckenabschnitt Osnabrück–Hörne–Dissen–Bad Rothenfelde wird zum Fahrplanwechsel am 3. Juni 1984 der Schienenpersonennahverkehr auf Busbedienung umgestellt. Z. Z. sind keine weiteren Maßnahmen geplant.

25. Für welche Streckenabschnitte ist
    a) der Reisezugbetrieb,
    b) der Güterzugbetrieb
    garantiert bis zum Jahr 1990 gesichert?

Von der Entwicklung des Verkehrsaufkommens wird abhängig sein, welche Streckenabschnitte auch weiterhin auf der Schiene bedient werden. Für eine angemessene Verkehrsbedienung wird auf jeden Fall Vorsorge getroffen.

26. Welche Auswirkungen werden die am 23. November 1983 vom Bundeskabinett verabschiedeten „Leitlinien zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn" für die künftige Entwicklung des Schienenverkehrs auf der Bundesbahnstrecke Bielefeld–Halle–Osnabrück haben?

Die „Leitlinien zur Konsolidierung der DB" geben wichtige Anhalte für eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung auf Schiene und Straße. Bei der Verkehrsausgestaltung ist dem nachfragegerechteren und wirtschaftlicheren Verkehrsmittel der Vorzug zu geben. Dabei ist eindeutig auf die zwingende Notwendigkeit einer Prüfung des Einzelfalles abgestellt.

Dies gilt auch für die Strecke Bielefeld – Halle – Osnabrück.

27. Für welche Streckenabschnitte ist zum Fahrplanwechsel Mitte 1984
    a) eine Verminderung des Reisezugangebotes,
    b) eine Ausweitung des Reisezugangebotes,
    c) die Einführung eines Taktverkehrs,
    d) der Einsatz modernerer, wirtschaftlicherer Fahrzeuge für den Personenverkehr,
    e) die Einstellung des Bahnbusbetriebes im Parallelverkehr,
    f) die Einstellung oder Einführung des Reisezugbetriebes an Samstagen und Sonntagen
    vorgesehen?

Zum Fahrplanwechsel am 3. Juni 1984 ist auf der Strecke Osnabrück – Bielefeld die Umstellung des Schienenpersonennahverkehrs auf Busbedienung auf dem Streckenabschnitt Osnabrück – Dissen – Bad Rothenfelde vorgesehen. Sonstige Änderungen sind nicht beabsichtigt.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333